

GEMEENTE ZANDVOORT

Secretarie
Tel. 02507-61400
Fax 02507-13724

Aan het College van Burgemeester

en Wethouders van

Z a n d v o o r t

Datum: 6 augustus 1990

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk: sector e/fs nr.

Informatie

Onderwerp: Discussienota's "Hoofdwegenstructuur", "Parkeren" en "Verkeersstructuur Zandvoort centrum"

Bij dezen doe ik Uw College de discussienota's "Hoofdwegenstructuur", "Parkeren" en "Verkeersstructuur Zandvoort centrum" toekomen. Ter toelichting en ter aanvulling op deze nota's moge het volgende dienen.

Inleiding

Het recreatieverkeer vormt, zowel regionaal als lokaal, in de loop der jaren een gestaag groeiend probleem. Regionaal spitst de problematiek zich toe op filevorming, omdat het "aanbod" groter is dan de capaciteit van de betreffende verkeersstrengen. Optimalisering van de doorstroming door afstemming van capaciteit, uitwisseling van de verkeersstromen over de beschikbare verkeersstrengen, dosering van het autoverkeer aan de rand van de regio, alsmede stimulering van het openbaar vervoer vormen de middelen om de onderhavige problematiek terug te brengen tot een acceptabel niveau.
In voornoemde context, waarbij Zandvoort als onderdeel van de regio wordt bezien, speelt op lokaal niveau in de ochtendperiode de optimalisering van de opnamesnelheid en in de middagperiode een gedoseerde afgifte een rol.

Bijlage(n)

Co:

Verbetering van vermelde opnamesnelheid kan worden bewerkstelligd door een inzichtelijke bewegwijzering, een effectieve hoofdwegenstructuur en een doelmatige parkeerbeheersing. Hierover zou ik nog willen opmerken dat voornoemde aangelegenheden zeer kernachtig zijn weergegeven op het gevaar af dat daarmee niet alle aspecten voldoende tot hun recht komen. Wat echter de kern van de zaak is, is dat één structurele aanpak noodzakelijk is, om welke reden de thans ter discussie staande nota's van belang zijn.

Enigszins terzijde zou ik er nog de aandacht op willen vestigen dat het aanbeveling verdiend zou hebben als een structuurschets aan deze nota's was voorafgegaan, omdat het verkeer daarvan een integraal onderdeel uitmaakt. Een vertraging zou echter het gevolg zijn geweest; derhalve is in nauw overleg met de bureau's Goudappel & Coffeng B.V. (BGC) en Van Hezik en Partners B.V. (VHP) gestreefd naar oplossingen waarvan - op basis van in het verleden reeds verrichte studies - mag worden aangenomen dat deze passen in de toekomstige stedebouwkundige structuur.

Van de drie discussienota's vormt die van de "Hoofdwegenstructuur" de basis. Daarna volgt de nota "Parkeren", die overigens ook in redelijke mate op zichzelf kan worden bezien. Een nadere detaillering van de hoofdwegenstructuur wordt gevormd door de "Verkeersstructuur Zandvoort centrum".

Inzake het uitwerkingsniveau van de nota's het volgende. Zowel de nota "Parkeren" als de "Verkeersstructuur Zandvoort centrum" dragen voldoende bouwstenen aan om op bestuurlijk niveau een zinvolle discussie te voeren. Van een verdergaande uitwerking is afgezien, omdat thans zonder al te grote extra kosten eventuele planwijzigingen kunnen worden aangebracht. Bij de nota's "Parkeren" en "Hoofdwegenstructuur" speelt voorts de factor een rol dat zij zijn bekostigd uit de gewone dienst, waardoor de financiële mogelijkheden beperkt waren. Het is dan ook om

die reden dat ik de nota "Hoofdwegenstructuur" heb aangevuld met een wat bredere toelichting om deze op een gelijkwaardig niveau te brengen met de beide andere.

Hoofdwegenstructuur

Deze notitie vormt een eerste aanzet om te komen tot een structuur in het Zandvoortse wegenstelsel. De basis van deze notitie wordt niet zozeer gevormd door een diepgaand wetenschappelijk onderzoek, evenwel des te meer door een jarenlang empirisch opgebouwde kennis. Vaststelling van een hoofdwegenstructuur is om velerlei redenen van eminent belang. Op de allereerste plaats omdat daarmee de mogelijkheid wordt gecreëerd tot verbetering van de verkeersafwikkeling. Voorts vormt een hoofdwegenstructuur de basis tot een verdergaande detaillering, waarbij op elk niveau gestreefd kan worden naar een passende inrichting, wat de veiligheid bevordert en duidelijkheid schept in het verwachtingspatroon ten aanzien van het woon- en leefklimaat.

Bij het ontwikkelen van de onderhavige hoofdwegenstructuur, weergegeven op de laatste pagina van de nota van BGC, hebben de volgende uitgangspunten, deels als beleidsvoornemens opgenomen in het Collegeprogramma 1990-1994, als basis gediend.

- "Een overzichtelijk en eenvoudig plan".
- "Het verkeers-luw maken van het centrum".
- Rekening is gehouden met de mogelijkheid tot integratie in een intergemeentelijk verkeersplan.
- Rekening is gehouden met de mogelijkheid tot het creëren van logisch afgeronde 30 km zônes/buurten.
- Een duidelijke aansluiting is gezocht op de bestaande structuur en ruimtelijke mogelijkheden.
- Gestreefd is naar een zo gering mogelijke belasting van het milieu.
- Gezocht is naar de meest directe routes in relatie tot de beoogde bestemmingen.

- Rekening is gehouden met het ontwikkeling van mogelijkheden ter voorkoming van "zoekverkeer" en "sluipverkeer".

Als verdere toelichting en aanvulling op de onderhavige nota het volgende.

Aangezien Zandvoort twee ontsluitingswegen heeft, de Zandvoortselaan en de Boulevard Barnaart, verdient het aanbeveling dat in regionaal verband wordt bewerkstelligd dat de automobilist in een zo vroeg mogelijk stadium de meest geëigende route kan kiezen naar de beoogde bestemming, te weten de Zandvoortselaan voor de bestemmingen centrum en strand zuid en de Boulevard Barnaart voor centrum en strand noord. Deze keuze kan namelijk in Haarlem reeds worden gemaakt, waarbij tevens de mogelijkheid aanwezig is om met toepassing van een "flexibele bewegwijzering" ingespeeld kan worden op "vol" situaties te Zandvoort. Een en ander zal de noord-zuid verkeersbewegingen te Zandvoort verminderen, wat de verkeersbelasting op de routes gemerkt met "3", o.a. Burg. Engelbertsstraat, en "4", v. Lennepweg, Kostverlorenstraat, ten goede komt.
Terzijde over de noord-zuidverbindingen nog opgemerkt dat route "4" de voorkeur verdient boven route "3", omdat deze de relatie centrum-boulevard niet stoort. Dit is vanzelfsprekend mede afhankelijk van de bestemming van het verkeer.

Over de route "strand zuid" (1) kan worden opgemerkt dat hiervoor een vloeiend verloop is gedacht ter hoogte van de Zandvoortselaan, Dr. Gerkestraat en Corn. v.d. Werffstraat, waarna vervolgens via de Frans Zwaanstraat en de Cort v.d. Lindenstraat wordt aangesloten op de grote parkeerterreinen in Zuid. De route is als zodanig gedacht, omdat deze de kortste verbinding betreft en, zoals reeds opgemerkt, aansluiting geeft op de bestaande parkeerterreinen. Voorts zijn op het gekozen tracé ruimtelijke mogelijkheden aanwezig om tot een juist wegprofiel te

komen, is de milieubelasting beperkt vanwege de eenzijdige bebouwing en wordt tot slot het centrum van Zandvoort ontlast.

De route "strand noord", komende vanaf de Zeeweg, is zo vanzelfsprekend dat deze geen verder betoog behoeft.

Het centrum kent in feite twee ontsluitingsroutes, één via de Zandvoortselaan, Haarlemmerstraat, Hogeweg en één via de Boulevard, Jac. van Heemskerckstraat, Burg. Engelbertsstraat, Zeestraat danwel Hogeweg, gemakshalve route (2) en route (3) genoemd.
De meest ingrijpende wijziging op route (2) wordt gevormd door de voorgestane driesprongreconstructie Zandvoortselaan/Dr. Gerkestraat. Deze driesprong is gedacht als een "T"-aansluiting waarbij de route naar het centrum door een "rechtsafstrook" vorm krijgt. De voordelen die dat met zich meebrengt, kunnen als volgt worden samengevat:
- De hoge snelheden die thans dikwijls voorkomen bij het binnenrijden van Zandvoort zijn dan niet meer mogelijk, wat zowel de verkeersveiligheid als de geluidsbelasting gunstig beïnvloedt.
- Door de rechtsafbeweging, die bewust genomen moet worden, - het gedrag is zodanig dat verkeersdeelnemers bij voorkeur de weg vervolgen - zal uitsluitend verkeer richting centrum rijden dat uitdrukkelijk deze bestemming ook heeft.
- De weinig fraaie vormgeving van de huidige driesprong kan sterk worden verbeterd, wat uit toeristisch oogpunt van belang is, want het betreft in feite de entree van de bebouwde kom.

Een verbetering in de andere route naar het centrum (3) kan worden bewerkstelligd door de rotonde Burg. Engelbertsstraat/Hogeweg te vervangen door een "T"-kruising, waardoor ook door deze maatregel de verkeersbelasting op de Hogeweg zal afnemen. De verlaging van het niveau op de Hogeweg kan tot uitdrukking gebracht worden in een aangepast profiel, waarbij bijvoorbeeld geen fietsstroken noodzakelijk zijn en meer aandacht kan worden geschonken aan de parkeerproblematiek.

Wat betreft de afstemming van de hoofdwegenstructuur op een eventuele integratie in een intergemeentelijk plan merk ik op dat in dit verband de volgende aangelegenheden van belang zijn.

- Afstemming van de opnamesnelheid op de optimale capaciteit van de betreffende verkeersstrengen in de regio gedurende de aanvoerperiode. Deze doelstelling kan worden verwezenlijkt door een doelmatige verkeersstructuur, een logische en duidelijke bewegwijzering en een functioneel, zo mogelijk geautomatiseerd, parkeerbeheerssysteem. Gesteld kan worden dat het onderhavige plan de potenties in zich heeft om aan deze kriteria te voldoen.
- De mogelijkheid tot invoering van een doseersysteem gedurende de afvoerperiode ter regulering van het verkeer dat de regio optimaal kan verwerken. In de betreffende hoofdwegenstructuur zou dit inhouden een doseerpunt op de hoek Dr. Gerkestraat/Zandvoortselaan met ondersteunende verkeerslichten op de kruisingen Tolweg/Haarlemmerstraat en Tolweg/Dr. Gerkestraat. Aldus worden de files opgebouwd op route (1) Fr. Zwaanstraat, route (4) Kostverlorenstraat en route (2, 4) Dr. Gerkestraat.
  Een tweede doseerpunt bevindt zich op het eind van de Boulevard Barnaart bij de gemeentegrens, omdat het noodzakelijkerwijs voorbij het parkeerarsenaal dient te liggen. Van een verdergaande uitdieping van de doseerpunten wordt afgezien, omdat dit thans te ver zou voeren. Gesteld kan worden dat reële mogelijkheden tot invoering ervan aanwezig zijn.
- Verbetering van het openbaar vervoer, in deze context het busvervoer. De meest importante verbetering van het busvervoer wordt gevonden door het ontwikkelen van congestievrije routes, waarvan tevens in geval van calamiteit de politie en het ziekenvervoer gebruik kunnen maken.
  De route centrum - Zandvoortselaan is over het tracé L. Davidsstraat congestievrij. Wanneer de busbaan in twee richtingen wordt gebruikt, levert ook dit geen problemen op. De geplande verkeerslichtinstalla-

ties op de hoek van de Tolweg/Dr. Gerkestraat en Tolweg/Zandvoortselaan kunnen worden gekoppeld en worden voorzien van een VETAG-systeem, waardoor de bus voorrang verkrijgt. Het profiel van het tracé Dr. Gerkestraat (route 2, 4) dient van een busstrook te worden voorzien en na passering van het doseerpunt op de hoek Dr. Gerkestraat/ Zandvoortselaan is het verkeer rijdend, want de intensiteit daarvan wordt afgestemd op de optimaal haalbare capaciteit.
Wanneer voor de route centrum - Zandvoort-Noord wordt gekozen L. Davidsstraat, Prinsesseweg (busbaan), Koninginneweg, Kostverlorenstraat, Sophiaweg richting Noord v.v., dan betekent dit in welhaast alle omstandigheden een congestievrije route. Het profiel van de Koninginneweg en de hoek Koninginneweg/Kostverlorenstraat zal in dit kader dienen te worden aangepast. De route centrum - Boulevard Barnaart zal zonder uitermate kostbare investeringen niet congestievrij te maken zijn. De oorzaak hiervan is gelegen mede in het feit dat het doseerpunt, zoals reeds eerder opgemerkt, noodzakelijkerwijs zo ver weg ligt, wat impliceert de aanleg van zeer lange busbanen.
Wat betreft de verbeteringen ten behoeve van het openbaar vervoer kan ik U nog mededelen dat subsidies in dit kader niet zijn uitgesloten.

Tot slot over deze hoofdwegenstructuur nog opgemerkt dat een logische tweede stap in dit ontwikkelingsproces wordt gevormd door het in kaart brengen van de definitieve busroutes (in overleg met de NZH), de buurtontsluitingswegen/verzamelwegen, het bevoorradingsverkeer/vrachtverkeer en fietsroutes. Vervolgens zouden 30 km zones/buurten kunnen worden bepaald en tot slot kan op elk niveau naar passende inrichtingen/wegprofielen worden gezocht.

Het parkeren

Welhaast vooruitlopend op deze discussienota zou ik willen poneren dat een parkeerbeleid slechts tot stand kan komen indien er voldoende acceptatie te vinden is voor het feit dat voor parkeren op een of andere wijze zal moeten worden betaald. Wanneer hiervoor geen of onvoldoende acceptatie te vinden is dan heeft parkeerbeleid geen zin, wegens het ontbreken van de mogelijkheid tot het aanbrengen van voldoende nuances, want parkeerbeleid is een fijnbesnaarde aangelegenheid. Zoals in de inleiding reeds is opgemerkt, bestrijkt deze nota een breed spectrum en draagt zij voldoende bouwstenen aan om een zinvolle discussie te voeren. Een schriftelijke toelichting is dus nauwelijks nodig.

In zijn algemeenheid zij nog opgemerkt dat allereerst is vastgesteld waar en wanneer er problematiek optreedt en welke spanningsvelden dit veroorzaakt. Vervolgens kan door een gedifferentieerde toepassing van de instrumenten gezocht worden naar een evenwicht tussen de belangen van de daarbij betrokken parkeerconsumenten. De onderhavige nota geeft daartoe een eerste aanzet.

Als zinvolle tweede stap zou gedacht kunnen worden aan de uitwerking van het centrumgebied, hetgeen aansluiting kan vinden op de "Verkeersstructuur Zandvoort centrum". De ervaringen die met deze uitwerking worden opgedaan, kunnen worden benut in de daarop volgende plangebieden.

Wat betreft subsidiemogelijkheden kan worden opgemerkt dat - zodra de plannen vorm hebben gekregen - een en ander kan worden afgetast bij het Ministerie van Economische Zaken. Thans is toegezegd dat mogelijk subsidie bespreekbaar zou zijn.

Verkeersstructuur Zandvoort Centrum

Evenals de vorige is ook deze discussienota als eerste stap in de verdere ontwikkeling van het centrum voldoende uitgewerkt.
Er wordt onderscheid gemaakt tussen de ontsluiting van het centrum en de aansluiting daarvan op de hoofdwegenstructuur enerzijds en de invulling van het centrum zelf anderzijds. Wat het eerste facet betreft, geeft figuur 3 de bestaande situatie weer en vormen de figuren 4, 5 en 6 de alternatieven, waarbij de voorkeur wordt uitgesproken voor de laatst vermelde variant. Een voorkeur gebaseerd op het feit dat deze variant aansluit op de voorgestane hoofdwegenstructuur zoals deze reeds is behandeld in de desbetreffende nota, met alle daarin aangehaalde uitgangspunten en voordelen.
Wat betreft de invulling van het centrum zelf, geeft figuur 7 de bestaande toestand weer en vormen de figuren 8, 9, 10A en B de varianten. De voorkeur wordt uitgesproken voor variant 10B, waarbij op zeer drukke dagen de mogelijkheid is ingebouwd om door een gedeeltelijke afsluiting van de Haltestraat variant 10A in te voeren, een en ander ten gunste van de voetganger.
Aan voornoemde voorkeur liggen de volgende motieven ten grondslag:

- Het rijdend verkeer wordt in de Haltestraat tot op een aanvaardbaar niveau teruggebracht en wel naar verwachting zodanig dat de voetganger daardoor voldoende bewegingsvrijheid krijgt. Op het drukst belopen tracé, het zuidelijke deel, dienen daartoe tevens de parkeervakken te worden opgeofferd.
- Daartegenover wordt de verkeersintensiteit ook weer niet zodanig gereduceerd dat er buiten het seizoen te weinig activiteit is, danwel dat de middenstand niet voldoende bereikbaar zou zijn. Dit risico is wel aanwezig bij de varianten 8 en 9.
- Het verkeer dat de Haltestraat inrijdt loopt niet vast, waardoor geen noemenswaardige extra belasting op zal treden in de zijstraten. Bij de varianten 8 en 9 zal dit zeer zeker een rol spelen.

- Gezien het vorenstaande kan dus variant 10 worden bezien als een oplossing die in het midden van het spectrum zit, met als voordeel dat - indien noodzakelijk - nog altijd verdergaande stappen mogelijk zijn. Bij de varianten 8 en 9 is er in feite alleen een weg terug.

Het centrumplan is een redelijk gedetailleerd plan. Als tweede stap zou dan gedacht kunnen worden aan de uitwerking van een inrichtingsplan van een der onderdelen. Als onderdelen kunnen worden benoemd Kerkstraat e.o., Haltestraat e.o., Raadhuisplein, Louis Davidsstraat, Grote Krocht. Verder zal nog moeten worden bezien welke onderdeel voor nadere uitwerking het best in aanmerking komt, want er bestaan nog allerlei verbanden tussen de verschillende delen, b.v. de Grote Krocht kan niet eerder dan nadat het busstation is gereconstrueerd.

Resumé "Stappenplan"

Het stappenplan is, zoals ook de aanhef vermeldt, een niet gedetailleerd plan; het gaat niet in op de overlegstructuren en belangenafwegingen e.d.; het geeft in feite slechts een grofmazige verdeling van de verschillende niveau's van uitwerking danwel van nog nader te onderzoeken onderdelen.

A.1. Vaststelling hoofdwegenstructuur.

2. Bepaling busroutes, routes zwaar verkeer (industrieterreinen, bevoorrading detailhandel, e.d.), buurt- en buurtverzamelwegen, fietsroutes en tot slot de bepaling van de 30 km zones/buurten.

3. Fasegewijze uitwerking van inrichtingsplannen en de uitvoering daarvan.

B.1. Vaststelling parkeerbeleid.

2. Detaillering van een deelplan en realisering daarvan, b.v. het centrum.

C.1. Verkeersstructuur Centrum.

2. Fasegewijze uitwerking van inrichtingsplannen en realisering daarvan.
B.v. de Haltestraat.

Procedure

Gezien het vorenstaande zal het het College zonder meer duidelijk zijn dat een uitwerking en realisering van deelplannen nog jaren zal vergen, met als belangrijkste reden de financiële mogelijkheden.
Het is van belang dat in genoemde fases uitwerking en realisering steeds gekoppeld blijven, waardoor de ervaring opgedaan in het ene plan zonder extra kosten verwerkt kan worden in het volgende.
Het heeft dan ook thans nauwelijks zin om een planning/procedure op te stellen die verder gaat dan de fase waarin wij verkeren. Derhalve volgt hierna een procedure die betrekking heeft op de onderhavige nota's.

- 18 september: behandeling College van B&W.
- 20 november: informatieavond raadsleden.
- December: samenspraak met belangengroeperingen.
- December: plannen gereed maken voor inspraak.
- Week 3 1991: inspraak.
- Februari: verwerking van inspraakresultaten.
- Februari: behandeling College van B&W.
- Maart: raadscommissies en raad.

Kosten

Het kostenaspect is - hoewel van groot belang - bij de samenstelling van deze beleidsnota's nog nauwelijks aan de orde geweest. Vanzelfsprekend gaat het in zijn totaliteit om zeer grote bedragen, die, afhankelijk van de diverse invalshoeken waaruit men deze materie wenst te bezien, in zeer veel varianten kunnen worden opgesplitst. Het is thans echter van belang dat de verschillende visies op zich ontwikkeld worden. Bij de eerstvolgende fases zullen steeds per onderdeel de kosten van voorbereiding en vervolgens die van uitvoering worden vermeld.

Indicatie projectvolgorde en samenhang

Tot slot - enigszins vooruitlopend op nog nadere studie - om U een indicatie te geven omtrent de volgorde van en samenhang tussen de uit deze nota's eventueel voortvloeiende projecten, gaat hierbij het volgende overzicht. De onderbouwing volgt in een later stadium.

Hoofdwegenstructuur

A.1. Reconstructie Ir. G. Friedhofplein en Prins Mauritsstraat.
2. Eenrichtingsverkeer Boulevard Paulus Loot (ged.), Marisstraat.
3. Reconstructie wegtracé Zandvoortselaan, Dr. Gerkestraat, Corn. v.d. Werffstraat (entree Zandvoort).
4. Reconstructie rotonde Hogeweg.
5. Reconstructie Hogeweg.
6. Reconstructie Frans Zwaanstraat/Cort v.d. Lindenstraat.

B.1. Reconstructie busstation e.o.

2. Reconstructie busbaan (twee richtingen), kruispunten Tolweg/Kostverlorenstraat, Tolweg/Dr. Gerkestraat met verkeerslichtinstallaties.
3. Busstrook Dr. Gerkestraat.
4. Doseerpunt "Zandvoortselaan".

C.1. Reconstructie Koninginneweg, hoek Koninginneweg/Kostverlorenstraat.

Verkeersstructuur Zandvoort Centrum

1. Reconstructie Haltestraat
2. Reconstructie Raadhuisplein
3. Reconstructie busstation e.o.
4. Reconstructie Grote Krocht
5. Kerkplein, Kerkstraat en aansluiting op Badhuisplein.

Parkeernota

1. Centrum
2. Admiralenbuurt e.o.
3. Zuid e.o.

Opgemerkt wordt nog dat voornoemde indicatieve volgorde nog beïnvloed kan worden door niet-verkeerstechnische factoren, zoals stedebouwkundige (stads- en dorpsvernieuwing) en onderhoudstechnische m.b.t. bestrating en riolering, enz.

Hoofd sector eigendommenbeheer,

(Ing. F.M. Smits)